



# SĄD NAJWYŻSZY

Rzeczypospolitej Polskiej

Pierwszy Prezes Sądu Najwyższego

Prof. dr hab. Małgorzata Gersdorf

Warszawa, dnia 21 listopada 2017 r.

BSA III - 4110 - 5/17

SĄD NAJWYŻSZY

Izba Pracy, Ubezpieczeń Społecznych  
i Spraw Publicznych

WNIOSEK

o rozstrzygnięcie rozbieżności w wykładni prawa

Na podstawie art. 60 § 1 ustawy z dnia 23 listopada 2002 r. o Sądzie Najwyższym (jednolity tekst: Dz.U. z 2016 r., poz. 1254 ze zm.) wnoszę o rozstrzygnięcie przez Sąd Najwyższy w składzie siedmiu sędziów zagadnienia prawnego następującej treści:

*Czy praca kierowcy samochodu ciężarowego o dopuszczalnym ciężarze całkowitym powyżej 3,5 tony, wymieniona w załączniku do rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 7 lutego 1983 r. w sprawie wieku emerytalnego pracowników zatrudnionych w szczególnych warunkach lub w szczególnym charakterze (Dz.U. Nr 8, poz. 43 ze zm.), w Dziale VIII wykazu A pod pozycją 2, jest pracą w szczególnych warunkach, uprawniającą do emerytury na podstawie art. 32 ust. 1 ustawy z dnia 17 grudnia 1998 r. o emeryturach i rentach z Funduszu Ubezpieczeń Społecznych (jednolity tekst: Dz.U. z 2017 r., poz. 1383 ze zm.), jeśli kierujący takim pojazdem wykonywał służbowo także czynności konwojenta, ładowacza lub spedytora?*

Uzasadnienie

W orzecnictwie Sądu Najwyższego oraz sądów powszechnych, w sprawach o emeryturę, ujawniły się rozbieżności na tle wykładni art. 32 i 184 ustawy z dnia 17 grudnia 1998 r. o emeryturach i rentach z Funduszu Ubezpieczeń Społecznych (jednolity tekst: Dz.U. z 2017 r., poz. 1383 ze zm.; dalej: uerFUS) odnośnie do sposobu kwalifikowania - dla celów emerytalnych - pracy kierowcy samochodu ciężarowego o dopuszczalnym ciężarze całkowitym powyżej 3,5 tony, wymienionej pod pozycją 2 w Dziale VIII wykazu A załącznika do rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 7 lutego 1983 r. w sprawie wieku emerytalnego pracowników zatrudnionych w szczególnych warunkach lub w szczególnym charakterze (Dz.U. Nr 8, poz. 43 ze zm.; dalej: rozporządzenie) w

sytuacji, gdy kierowca takiego samochodu w ramach powierzonych mu służbowo obowiązków pracowniczych wykonywał także czynności konwojenta, ładowacza lub spedytora. Konkretnie rzecz ujmując, różnica stanowisk, jaka w tej mierze zarysowała się w judykaturze, dotyczy wątpliwości związanych z kwestią, czy pracę takiego kierowcy-konwojenta (kierowcy-ładowacza, kierowcy-spedytora) należy klasyfikować jako pracę w szczególnych warunkach, która uprawnia zainteresowanego do uzyskania emerytury na zasadach korzystniejszych (w obniżonym wieku), niż w przypadku ogółu ubezpieczonych.

Przede wszystkim należy odnotować, że w wyroku z dnia 31 sierpnia 2017 r., III UK 188/16, (dostępny w bazie *Supremus*) Sąd Najwyższy wyraził pogląd, iż „do czasu pracy w warunkach szczególnych kierowcy samochodu ciężarowego o dopuszczalnym ciężarze całkowitym powyżej 3,5 tony podlegają zaliczeniu czynności związane z załadunkiem i rozładunkiem tego samochodu”. Szczególnie istotny jest fakt, że w końcowym fragmencie uzasadnienia tego wyroku stwierdzono wprost, iż Sąd Najwyższy w składzie rozpoznającym skargę kasacyjną ubezpieczonego wniesioną w sprawie III UK 188/16 "nie aprobuje stanowiska wyrażonego przez Sąd Najwyższy w (...) wyroku z dnia 28 sierpnia 2014 r. II UK 537/13, a tym samym akceptującego go poglądu Sądu Apelacyjnego".

Wyjaśniając motywy, które skłoniły Sąd Najwyższy w składzie orzekającym w sprawie III UK 188/16, do przyjęcia odmiennego stanowiska orzeczniczego względem tego, które było prezentowane we wcześniejszej judykaturze, podkreślono, że praca kierowcy samochodu ciężarowego o dopuszczalnym ciężarze całkowitym powyżej 3,5 tony polega na wykonywaniu przewozu drogowego, co jednak nie może być utożsamiane tylko z samym kierowaniem pojazdem. Zadaniem służbowym kierującego jest bezpieczne przetransportowanie określonych towarów, z czym wiąże się - bez wątplenia - obowiązek zabezpieczenia przewożonego ładunku, co może polegać zarówno na sprawowaniu nadzoru nad prawidłowym załadunkiem i rozładunkiem samochodu, jak i na osobistym wykonywaniu takich czynności. Innymi słowy, świadczenie czynności załadunkowych (rozładunkowych) było i jest integralną częścią obowiązków służbowych pracownika zatrudnionego na stanowisku kierowcy samochodu ciężarowego.

Ta okoliczność, w aktualnym stanie prawnym, znalazła potwierdzenie w przepisach ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców (jednolity tekst: Dz.U. z 2012 r., poz. 1155 ze zm.), m.in. w jej art. 6 ust. 1. Według Sądu Najwyższego, skoro czynności polegające na bezpośrednim załadunku i rozładunku prowadzonego pojazdu (sprawowaniu nadzoru nad załadunkiem i rozładunkiem) należą do obowiązków pracowniczych osoby zatrudnionej na stanowisku kierowcy samochodu ciężarowego o dopuszczalnym ciężarze całkowitym powyżej 3,5 tony, to nie istnieją żadne racjonalne powody, dla których należałoby stwierdzić, że osoba wykonująca te wszystkie zadania służbowe świadczy inną pracę, niż pracę kierowcy samochodu wymienioną w załączniku do rozporządzenia (w Dziale VIII wykazu A, pod pozycją 2).

Do przyjęcia stanowiska przeciwnego wcale nie uprawnia okoliczność, że wśród prac w warunkach szczególnych opisanych w załączniku do rozporządzenia nie wskazano - obok pracy kierowcy - czynności załadunkowych (rozładunkowych). Pozycja, pod którą została wymieniona praca kierowcy, nie dotyczy pracy polegającej na wyłącznym prowadzeniu samochodu ciężarowego powyżej 3,5 tony, lecz obejmuje pracę świadczoną przez kierowcę takiego samochodu, z uwzględnieniem jej specyfiki, która - poza prowadzeniem samochodu - wymusza na pracowniku wykonywanie także innych zadań związanych z transportem. Prócz czynności związanych z załadunkiem i rozładunkiem towaru praca kierowcy obejmuje - przykładowo - czynności spedycyjne, obsługę codzienną pojazdów i przyczep, inne prace podejmowane w celu wykonania zadania służbowego lub zapewnienia bezpieczeństwa osób, pojazdu i rzeczy, niezbędne formalności administracyjne, czy utrzymanie pojazdu w czystości (art. 6 ust. 1 ustawy o czasie pracy kierowców). Wszystkie te czynności wpisują się integralnie w zakres znaczeniowy pojęcia "prace kierowców samochodów ciężarowych o dopuszczalnym ciężarze całkowitym powyżej 3,5 tony" i dlatego nie są innymi czynnościami łączonymi z pracą kierowcy (w szczególnych warunkach), ale stanowią - podobnie jak prowadzenie pojazdu - jeden z elementów świadczenia pracy kwalifikowanej. Na tej podstawie nie można więc zgodzić się z twierdzeniem, że ubezpieczony, który był zatrudniony przy wykonywaniu takich prac, nie świadczył pracy w warunkach szczególnych stale i w pełnym wymiarze czasu.

W tym miejscu trzeba zaznaczyć, że w wyroku z dnia 28 sierpnia 2014 r., II UK 537/13, (LEX nr 1521351) - do którego nawiązano w uzasadnieniu orzeczenia wydanego w sprawie III UK 188/16 - Sąd Najwyższy stwierdził wprost, że "czynności konwojowania i ładowania towaru nie są czynnościami integralnie związanymi z pracą kierowcy samochodu ciężarowego" i dlatego "praca w warunkach szczególnych łączona z takimi czynnościami oczywiście nie jest wykonywana w pełnym wymiarze". Przedmiotową tezę umotywowano powołaniem się na okoliczność, że skoro w przepisie, w którym praca kierowcy (m.in. samochodu ciężarowego) została zaliczona do kategorii prac w warunkach szczególnych, nie wymieniono czynności konwojowania ani ładowania towaru, to nie są one ściśle związane z pracą kierowcy, w związku z czym praca w warunkach szczególnych łączona z takimi czynnościami ewidentnie nie jest wykonywana w pełnym wymiarze czasu, jak tego wymaga § 2 ust. 1 rozporządzenia.

Warto także zwrócić uwagę, iż rozbieżność w orzecznictwie Sądu Najwyższego odnośnie do kwestii przedstawionej w petitum wniosku zaznaczyła się już w wyroku z dnia 17 stycznia 2017 r., II UK 572/15 (LEX nr 2348536), w którym przyjęto, że "dodatkowe czynności spedycyjne lub załadunkowe, które nie umniejszają pełnego wymiaru czasu pracy kierowcy samochodu ciężarowego powyżej 3,5 tony, nie wykluczają zatrudnienia w szczególnych warunkach z wykazu A, dział VIII, poz. 2 do rozporządzenia z

7 lutego 1983 r. w sprawie wieku emerytalnego pracowników zatrudnionych w szczególnych warunkach lub w szczególnym charakterze".

Nadto w kolejnym wyroku, z dnia 1 lutego 2017 r., III UK 63/16, (LEX nr 2269084), Sąd Najwyższy wyraził zapatrywanie, wedle którego "za dopuszczalne, *in abstracto*, można uznać zakwalifikowanie jako pracy w warunkach szczególnych pracy kierowcy samochodu ciężarowego – pogotowia technicznego, której wykonywanie polegałoby na dowiezieniu i odwiezieniu mechaników do miejsca awarii innego pojazdu, wydawaniu i odbieraniu narzędzi, przygotowaniu uszkodzonego pojazdu do holowania oraz (...) krótkotrwałym oczekiwaniu na realizację naprawy na miejscu".

Co się tyczy natomiast orzecznictwa sądów powszechnych, to pogląd analogiczny do przedstawionego w wyroku Sądu Najwyższego z dnia 28 sierpnia 2014 r., II UK 537/13, był wcześniej prezentowany w wyrokach Sądu Apelacyjnego w Gdańsku z dnia 18 września 2012 r., III AUa 480/12 (LEX nr 1220778) i z dnia 27 czerwca 2013 r., III AUa 2081/12 (LEX nr 1353675). Następnie był podstawą rozstrzygnięć w wielu dalszych wyrokach wydawanych przez sądy apelacyjne: w Krakowie (z dnia 2 grudnia 2014 r., III AUa 493/14, LEX nr 1602905); w Łodzi (z dnia 6 maja 2015 r., III AUa 909/14, LEX nr 1711501; z dnia 21 maja 2015 r., III AUa 1079/14, LEX nr 1755234; z dnia 12 czerwca 2015 r., III AUa 686/14, Orzecznictwo SA w Łodzi 2016 nr 2, poz. 14; z dnia 10 lipca 2015 r., III AUa 1377/14, LEX nr 1771020; z dnia 26 sierpnia 2015 r., III AUa 1515/14, LEX nr 1814786; z dnia 16 grudnia 2015 r., III AUa 1083/15, LEX nr 1979493 i z dnia 2 czerwca 2016 r., III AUa 1687/15, LEX nr 2062050); w Gdańsku (z dnia 27 kwietnia 2016 r., III AUa 115/16, LEX nr 2084142) oraz w Szczecinie (z dnia 21 czerwca 2016 r., III AUa 862/15, LEX nr 2137100). Z kolei stanowisko zaprezentowane przez Sąd Najwyższy w sprawie II UK 572/15 - odnośnie do tego, że uboczne czynności spedycyjne (załadunkowe, rozładunkowe), które nie obniżają pełnego wymiaru czasu pracy kierowcy samochodu ciężarowego o dopuszczalnym ciężarze całkowitym powyżej 3,5 tony, nie wykluczają uznania takiego zatrudnienia za pracę w szczególnych warunkach - zostało zaaprobowane w wyroku Sądu Apelacyjnego w Gdańsku z dnia 8 lutego 2017 r., III AUa 1257/16 (LEX nr 2272119).

W tym stanie rzeczy, niniejszy wniosek należy uznać za całkowicie uzasadniony.